

Arrangement of a front bonnet for pedestrian protection

Publication number: DE10144811

Publication date: 2003-03-27

Inventor: KOESTLER ULRICH (DE); HIERGEIST CHRISTIAN (DE); KORKUSUZ HACI (DE)

Applicant: BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG (DE)

Classification:

- international: **B60R21/34; E05D3/06; B60R21/34; E05D3/00;** (IPC1-7): B62D25/10; B60R21/34

- european: B60R21/34; E05D3/06C4

Application number: DE20011044811 20010912

Priority number(s): DE20011044811 20010912

Also published as:



EP1293400 (A2)

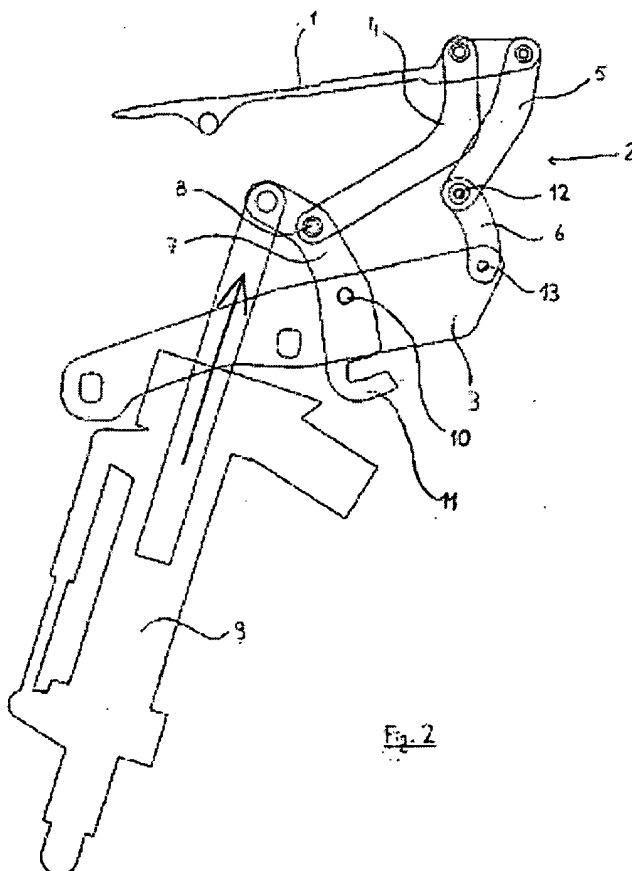
EP1293400 (A3)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10144811

Abstract of corresponding document: **EP1293400**

The flap is fastened to the vehicle body via a hinge unit with four-bar mechanism with short and long bar. A coupling bar (6) is hinged between vehicle body and the body-sided joint (12) of the short bar (5). A steering bar (7) is hinged between the vehicle body and the body-sided joint (8) of the long bar (4). An energy accumulating device (9) engages on the freely projecting end of the steering bar. The device has a mechanical spring and/or a pneumatic spring, or is a pyrotechnic device.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



19 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

12 Offenlegungsschrift
10 DE 101 44 811 A 1

61 Int. Cl. 7:
B 62 D 25/10
B 60 R 21/34

21 Aktenzeichen: 101 44 811.2
22 Anmeldetag: 12. 9. 2001
43 Offenlegungstag: 27. 3. 2003

DE 101 44 811 A 1

71 Anmelder:

Bayerische Motoren Werke AG, 80809 München,
DE

72 Erfinder:

Köstler, Ulrich, 85241 Hebertshausen, DE; Hiergeist,
Christian, 94333 Geiselhöring, DE; Korkusuz, Haci,
81671 München, DE

56 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

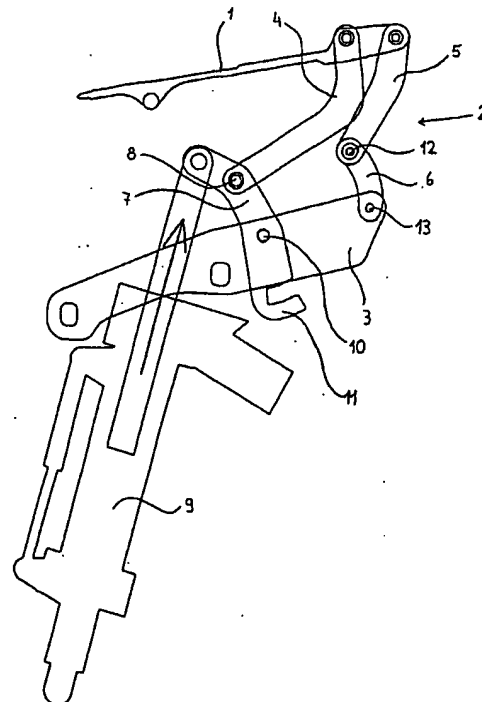
DE 197 12 961 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

54 Anordnung einer Frontklappe

57 Es ist eine Anordnung einer Frontklappe an einem Fahrzeug bekannt, die zum normalen Öffnen über eine - in Fahrtrichtung betrachtet - hinten liegende Scharniereinrichtung verschwenkbar ist. Im Fall einer Kollision mit einem Fußgänger ist die Scharniereinrichtung verlagerbar und hebt hierbei die Frontklappe in ihrem hinteren Bereich an. Dazu weist die Scharniereinrichtung einen Scharnierträger auf, der über ein Gelenk schwenkbar an der Karosserie des Fahrzeugs angeordnet ist. Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die bekannte Anordnung einer Frontklappe mit einer hinten liegenden Scharniereinrichtung weiterzubilden.

Erfindungsgemäß weist die Scharniereinrichtung (2) ein Viereck mit einem kurzen und einem langen Lenker (5, 4) auf. Kerngedanke der Erfindung ist es, dass zwischen der Karosserie und dem karosserieseitigen Gelenk (12) des kurzen Lenkers (5) ein Koppellanker (6) angelenkt ist, und zwischen der Karosserie und dem karosserieseitigen Gelenk (8) des langen Lenkers (4) ein Steuerlenker (7) angelenkt ist, an dem die energiespeichernde Einrichtung (9) angreift.



DE 101 44 811 A 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Anordnung einer Frontklappe an einem Fahrzeug, mit einer – in Fahrtrichtung betrachtet – hinten liegenden Scharniereinrichtung, um die Frontklappe zum normalen Öffnen verschwenkbar ist, gemäß des Oberbegriffs des Patentanspruchs 1.

[0002] Aus der DE 197 12 961 A1 ist eine Anordnung einer Frontklappe an einem Fahrzeug bekannt, die zum normalen Öffnen über eine – in Fahrtrichtung betrachtet – hinten liegende Scharniereinrichtung verschwenkbar ist. Im Fall einer Kollision mit einem Fußgänger ist die Scharniereinrichtung verlagerbar und hebt hierbei die Frontklappe in ihrem hinteren Bereich an. Dazu weist die Scharniereinrichtung einen Scharnierträger auf, der über ein Gelenk schwenkbar an der Karosserie des Fahrzeugs angeordnet ist.

[0003] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die bekannte Anordnung einer Frontklappe mit einer hinten liegenden Scharniereinrichtung weiterzubilden.

[0004] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

[0005] Erfindungsgemäß weist die Scharniereinrichtung ein Viereck mit einem kurzen und einem langen Lenker auf. Kerngedanke der Erfindung ist es, dass zwischen der Karosserie und dem karosserieeitigen Gelenk des kurzen Lenkers ein Koppellenker angelenkt ist, und zwischen der Karosserie und dem karosserieeitigen Gelenk des langen Lenkers ein Steuerlenker angelenkt ist, an dem die energiespeichernde Einrichtung angreift.

[0006] Idealerweise erstreckt sich der Steuerlenker über das karosserieeitige Gelenk des langen Lenkers hinaus, wobei die energiespeichernde Einrichtung an diesem freien Endbereich des Steuerlenkers angelenkt ist. Dadurch entsteht ein Hebel, wobei am langen Hebelarm die energiespeichernde Einrichtung und am kurzen Hebelarm der lange Lenker angreift. Damit muss die energiespeichernde Einrichtung zwar zum Verlagern des langen Lenkers einen größeren Weg zurücklegen, dafür sind geringere Kräfte ausreichend.

[0007] Vorteilhafterweise erstreckt sich der Steuerlenker zusätzlich auch über das Gelenk an der Karosserie hinaus, wobei an diesem freien Endbereich des Steuerlenkers eine Haltevorrichtung vorgesehen ist, die beim normalen Öffnen und Schließen der Frontklappe am karosserieeitigen Gelenk des kurzen Lenkers festgelegt ist. Da die energiespeichernde Einrichtung in ihrer nicht ausgelösten Stellung eine feste Länge bzw. eine Verriegelung der Stellung aufweist, kann sich aufgrund der Koppelung des Steuerlenkers mit dem karosserieeitigen Gelenk des kurzen Lenkers nur der kurze und der lange Lenker bewegen. Damit liegt von der Kinematik her ein klassisches Vierecksscharnier vor, wenn die energiespeichernde Einrichtung nicht ausgelöst ist. Die Frontklappe lässt sich so komfortabel öffnen und schließen. Eine Hinterkante der Frontklappe, die sich in der geschlossenen Stellung der Frontklappe etwas hinter dem Scharniermechanismus befindet, taucht beim Öffnen der Frontklappe aufgrund des Viereckmechanismus nicht unerwünschterweise in den darunter liegenden Bereich ein.

[0008] Wenn die energiespeichernde Einrichtung ausgelöst wird, verschwenkt der Steuerlenker um seine Anlenkung an der Karosserie und löst dabei die Festlegung mit dem karosserieeitigen Gelenk des kurzen Lenkers. Gleichzeitig wird durch die Verschwenkung des Steuerlenkers das karosserieeitige Gelenk des langen Lenkers nach oben verlagert. Der kurze Lenker kann sich quasi um den Koppellenker verlängern. Damit die Frontklappe dabei im hinteren Bereich definiert angehoben wird, ist eine Fixierung der Frontklappe im vorderen Bereich beispielsweise durch ein Klap-

penschloss noch zusätzlich erforderlich. Durch das Anheben der Frontklappe entsteht zwischen der festen Karosserie und der beweglichen Klappe ein Abstand. Es steht dadurch genügend Raum unter der Frontklappe zur Verfügung, um die Deformationsenergie in der Frontklappe bei einem Aufprall eines Fußgängers aufzunehmen.

[0009] Die karosserieeitigen Anlenkpunkte befinden sich günstigerweise auf einem Grundträger, der an der Karosserie angebracht ist. Dadurch kann der komplette Scharniermechanismus als vormontiertes Modul an der Karosserie angebracht werden. Die Montagezeit direkt an der Karosserie verkürzt sich so. Toleranzen der Karosserie und/oder der Frontklappe lassen sich durch den Grundträger gut ausgleichen, der zur Befestigung an der eigentlichen Karosserie beispielsweise ein Langloch aufweist.

[0010] Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand von Unteransprüchen.

[0011] In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt, das im folgenden näher beschrieben wird. Es zeigen in schematischer Darstellungsweise:

[0012] Fig. 1 eine Seitenansicht einer erfindungsgemäßen Anordnung einer Frontklappe mit einem Scharniermechanismus in der geschlossenen Stellung und

[0013] Fig. 2 eine Seitenansicht der Anordnung einer Frontklappe von Fig. 1 in der Stellung mit aktiviertem Fußgängeraufprallschutz.

[0014] In den beiden Figuren Fig. 1 und Fig. 2 ist jeweils die Anbindung einer Frontklappe 1 gezeigt, die über einen – in Fahrtrichtung betrachtet – hinten liegenden Scharniermechanismus 2 an einem karosseriefesten Grundträger 3 angelenkt ist. Im hinteren Bereich der Frontklappe 1 ist ein vorderer langer Lenker 4 und ein hinterer kurzer Lenker 5 angelenkt. Am karosserieeitigen Endabschnitt des kurzen Lenkers 5 ist ein Koppellenker 6 angelenkt, der wiederum mit dem hinteren Ende des Grundträgers 3 mit einem Gelenk 13 verbunden ist. Am karosserieeitigen Endabschnitt des langen Lenkers 4 ist ein Steuerlenker 7 angelenkt, der außerdem im mittleren Bereich des Grundträgers 3 mit diesem gelenkig verbunden ist. Der Steuerlenker 7 ragt über das Gelenk 8 mit dem langen Lenker 4 hinaus. An diesem freien Endabschnitt des Steuerlenkers 7 greift eine energiespeichernde Einrichtung 9 von unten gelenkig an. Auch über das Gelenk 10 mit dem Grundträger 3 ragt der Steuerlenker 7 hinaus. An diesem zweiten freien Endabschnitt ist der Steuerlenker 7 als Haken 11 ausgebildet.

[0015] In der in Fig. 1 gezeigten geschlossenen Stellung der Frontklappe 1 mit nicht aktiviertem Fußgängeraufprallschutz weist die energiespeichernde Einrichtung 9 eine feste Länge auf. Dadurch kann sich auch der Steuerlenker 7 nicht um das Gelenk 10 mit dem Grundträger 3 drehen. Der Steuerlenker 7 ist in dieser Stellung also fixiert. Der Haken 11 des Steuerlenkers 7 umgreift dabei das Gelenk 12 zwischen Koppellenker 6 und kurzem Lenker 5. Damit kann der Koppellenker 6 sich nicht um sein Gelenk 13 am Grundträger 3 drehen. Die zwei Gelenke 10 und 12 und das Gelenk 13 zwischen Koppellenker 6 und Grundträger 3 liegen dabei alle in etwa auf einer Geraden. Die einzigen beiden Lenker, die sich in dieser Stellung der energiespeichernden Einrichtung 9 drehen können, sind der kurze und der lange Lenker 5 und 4. Damit ist die Funktionalität des Scharniermechanismus 2 so auf die eines gewöhnlichen Vierecksscharniers reduziert. Die Frontklappe 1 kann problemlos konventionell geöffnet und geschlossen werden.

[0016] Wenn ein Aufprall eines Fußgängers detektiert wird, wird die energiespeichernde Einrichtung 9 ausgelöst. Diese verlängert sich dann schlagartig teleskopisch, wie es in Fig. 2 gezeigt ist. Dazu kann die energiespeichernde Einrichtung 9 beispielsweise eine vorgespannte Druckfeder

oder eine Gasdruckfeder enthalten, in deren einer Luftkammer wie bei einem Airbag eine kleine pyrotechnische Patrone zum Auslösen gezündet wird. Durch die Verlängerung der energiespeichernden Einrichtung 9 wird der Steuerlenker 7 um sein Gelenk 10 mit dem Grundträger 3 gedreht. 5
Der Haken 11 umgreift dadurch nicht mehr das Gelenk 12 zwischen Koppellenker 6 und kurzem Lenker 5. Das karosserie-seitige Gelenk 8 des langen Lenkers 4 verlagert sich nach oben. Wenn die Fronthaube 1 an ihrem vorderen Endabschnitt noch gehalten wird, ist eine genaue Kinematik der Fronthaube 1 vorgegeben. Der Koppellenker 6 dreht sich dann um sein Gelenk 13 am Grundträger 3 und verlängert so den kurzen Lenker 5. Der hintere Bereich der Frontklappe 1 wird so angehoben. 10

[0017] Der so entstandene Abstand zwischen der Frontklappe 1 und sich darunter befindenden Gegenständen und/oder Aggregaten reicht aus, um bei einem Aufprall eines Fußgängers beispielsweise den Kopf des Fußgängers weich genug abzufangen, dass das Risiko größerer Verletzungen gering ist. 15 20

Patentansprüche

1. Anordnung einer Frontklappe an einem Fahrzeug, mit zumindest einer – in Fahrtrichtung betrachtet – hinten liegenden Scharniereinrichtung, um die die Frontklappe zum normalen Öffnen und Schließen verschwenkbar ist, und die bei einer Kollision des Fahrzeugs mit einem Fußgänger die Frontklappe im hinteren Bereich anhebt, wobei die Scharniereinrichtung ein Viereck mit einem kurzen und einem langen Lenker aufweist, **dadurch gekennzeichnet**, dass zwischen der Karosserie und dem karosserie-seitigen Gelenk (12) des kurzen Lenkers (5) ein Koppellenker (6) angelenkt ist, und zwischen der Karosserie und dem karosserie-seitigen Gelenk (8) des langen Lenkers (4) ein Steuerlenker (7) angelenkt ist, an dem die energiespeichernde Einrichtung (9) angreift. 25 30 35
2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sich der Steuerlenker (7) über das karosserie-seitige Gelenk (8) des langen Lenkers (4) hinaus erstreckt, wobei die energiespeichernde Einrichtung (9) an diesem freien Endbereich des Steuerlenkers (7) angelenkt ist. 40
3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass sich der Steuerlenker (7) über das Gelenk (10) an der Karosserie hinaus erstreckt, und an diesem freien Endbereich des Steuerlenkers (7) eine Haltevorrichtung (11) vorgesehen ist, die beim normalen Öffnen und Schließen der Frontklappe (1) am karosserie-seitigen Gelenk (12) des kurzen Lenkers (5) festgelegt ist. 45 50
4. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass sich die karosserie-seitigen Anlenkpunkte (10, 13) auf einem Grundträger (3) befinden, der an der Karosserie angebracht ist. 55
5. Anordnung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die energiespeichernde Einrichtung (9) eine mechanische Feder und/oder eine Gasfeder aufweist. 60
6. Anordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die energiespeichernde Einrichtung (9) eine pyrotechnische Einrichtung ist. 65

- Leerseite -

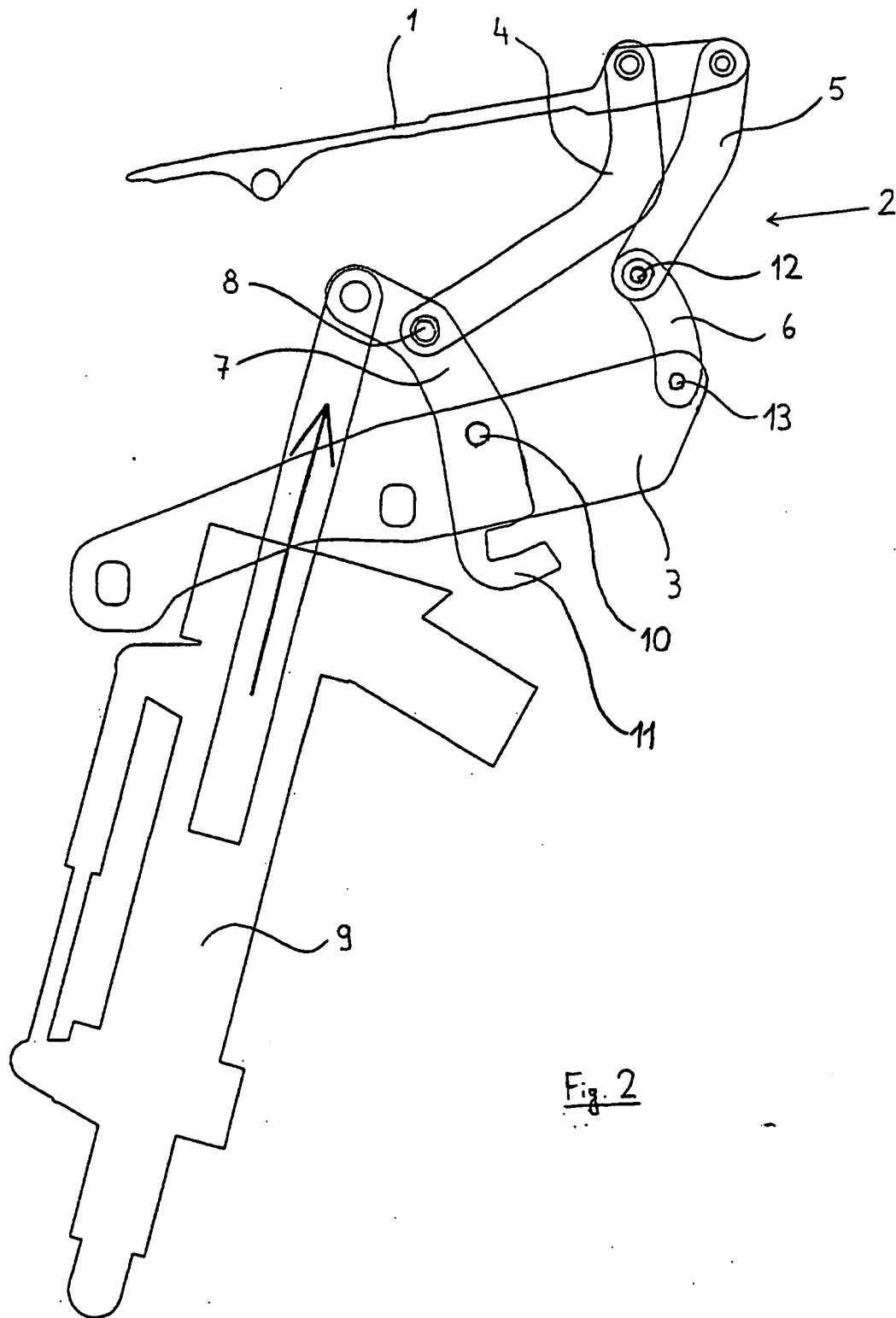


Fig. 2

